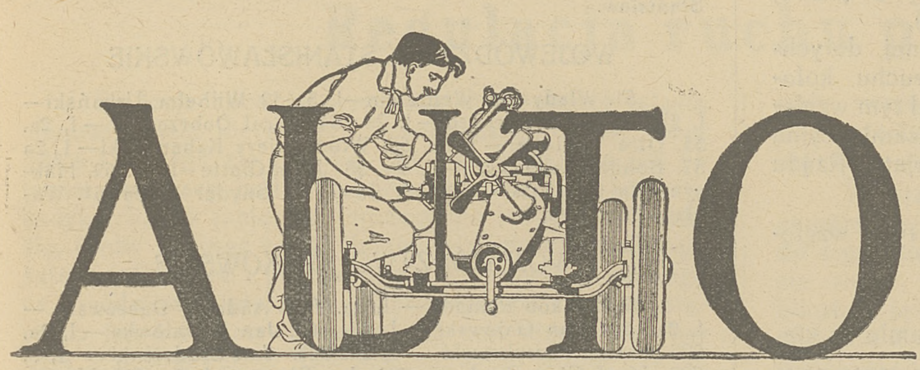
Nr. 21 (og. zb. Nr. 57) WARSZAWA, DNIA 1-go LISTOPADA 1924 r. ROK III

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

: : Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu : :

Pod kierown. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

AUTOMOBILIZM — LOTNICTWO — SPORTY



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4-ej pp. tel. 96-54.

KOMUNIKAT KOMISJI SPORTOWEJ A. P.

Węgierski Klub Automobilowy: „Kiralyi Magyar Automobil Club — Budapest" zwrócił się do Automobilklubu Polski z propozycją wzięcia udziału w raidzie towarzyskim organizowanym wspólnie przez kilka klubów sąsiedzkich, a mianowicie: austryjacki, czechosłowacki, bawarski i węgierski. Turystyczna ta wycieczka, która projektowaną jest na drugą połowę czerwca przyszłego roku, ma przejść drogą okrężną przez wszystkie reprezentowane państwa, przyczem organizacją przejazdu przez dany kraj zajmie się odnośny klub automobilowy reprezentacyjny. Automobilklub Polski chętnie zgodził się na propozycję tak ciekawych zawodów, które w znacznym stopniu przyczynić się mogą do zbliżenia sąsiedzkich klubów i nawiązania ściślejszego kontaktu w sprawach sportowych.

Pragnąc niezwłocznie przystąpić do opracowania wspólnie ze wzmiankowanemi klubami programu i regulaminu powyższego raidu, Automobilklub Polski upoważnił hr. Karola Raczyńskiego, który znajduje się obecnie w Paryżu jako delegat Automobilklubu Polski w sprawach ustalenia międzynarodowego kalendarza sportowego na rok przyszły, do wzięcia udziału w pierwszem organizacyjnem posiedzeniu powyższych zawodów, które odbyło się w dn. 28 zm. w lokalu Automobile Club de France.

Dział urzędowy

Rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych i Min. Spr. Wewnętrznych z dnia 26 czerwca r. b., regulujące używanie i ochronę dróg (Dz. Ust. R. P. № 61 poz. 611) normuje w sposób ostateczny wątpliwą dotychczas kwestję t. zw. pierwszeństwa na skrzyżowaniach dróg (§ 15). Istnieją bowiem dwa sprzeczne rozstrzygnięcia pierwszeństwa. W Niemczech np. daje się pierwszeństwo pojazdowi, zdążającemu z lewej strony, gdy we Francji, Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i innych krajach — przeciwnie. Polska przyłączyła się do tego ostatniego poglądu. Obecnie więc należy pamiętać, że u nas pierwszeństwo ma pojazd, zdążający z prawej strony. A więc jeżeli na skrzyżowaniu się dwuch dróg (ulic), np. przy zbiegu ulicy Marszałkowskiej i Jerozolimskiej, zbliżają się do siebie pod kątem dwa pojazdy, to ten pojazd, który

znajduje się po lewej stronie winien się zatrzymać i dać mu drogę, gdyż pojazd nadjeżdżający z prawej strony ma pierwszeństwo drogi (przejazdu).

Takie ostateczne uregulowanie spornej dotychczas kwestji ma doniosłe znaczenie dla ruchu kołowego, gdyż dotychczas panowały u nas pod tym względem sprzeczne poglądy i np. komisja egzaminacyjna przy Oddziale Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu wymagała stosowania przeciwnej zasady.

Obecnie nie będzie już więcej pod tym względem wątpliwości.

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechaniczn. wg. nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

55. Krzyżanowski Marjan, porucznik. 56. Bzdun Władysław. 57. Urbański Stanisław. 58. Tobiasz Eugenjusz. 59. Lebiodzki Władysław. 60. Łańczont Jan. 61. Nadarkiewicz Jan. 62. Janiszewski Stanisław. 63. Rojowski Antoni Marja. 64. Zylbersztejn Lejb. 65. Bertram Henryk. 66. Gallera Ryszard. 67. Staniec Józef 68. Kalisz Leon. 69. Skrzycki Karol. 70. Mezyński Władysław. 71. Mejnarowicz Piotr. 72. Mazur Juljan. 73. Jankowski Antoni 74. Domagalski Wacław. 75. Paroszkiewicz Ludwik. 76. Koguciński Stanisław. 77. Zarzycki Stanisław. 78. Kozubowski Henryk. 79. Czarkowski Zbigniew. 80. Ozoł Włodzimierz. 81. Tyszkiewicz Władysław. 82. Florkowski Czesław. 83. Płachecki Marjan. 84. Radecki Stanisław. 85. Waniaus Antoni. 86. Werda Stanisław. 87. Zytek Wincenty. 88. Grabowski Edward. 89. Krasiński Stanisław. 90. Gawlikowski Stanisław.

WOJEWÓDZTWO STANISŁAWOWSKIE

51. Władysław Wehrstein—I, 5. 52. Wilhelm Urbański—I, 2b. 53. Abel Bernard — I, 2a. 54. Karol Dobrzański — I, 2a. 55. Otto Völlinger— I, 2a. 56. Włodzimierz Kabarowski— I, 2a 57. Bohdan Kabarowski—I, 2a. 58. Józef Glatte—I, 2a. 59. Maksymiljan Cieliński—I. 2a. 60. Dawid C. Snyder—I. 2a. 61. Wacław Pejsza—I, 2a.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE

602. Jakób Rympel — I, 2a. 603. Andrzej Dąbrowski — I, 2a. 604. Jan Gajewski — I, 2a. 605. Jan Kowalówka — I, 2a. 606 Arnold Jurzykowski — I, 2a. 607. Jan Studziński — I, 5. 608. Józef Głuszek—I, 2a. 609. Jan Stanisz—I, 2a. 610. Marjan Kot—I, 5. 611. Bronisław Miśkiewicz—I, 2a, 612. Michał Oleszczuk — I, 2a. 613. Bronisław Frühling — I, 2a.

WOJEWÓDZTWO KIELECKIE

366. Marjan Herniczek. 381. Władysław Pawluć. 388. inż. Włodzimierz Dietel. 389. Szlama Goldminc. 390. Antoni Gajda. 391. Wincenty Szewczyk. 392. Antoni Kozera. 399. Michał Skibiński. 411. Władysław Zarnowski. 414. Wacław Gros. 415. Józef Suchenia. 421. Konstanty Beba. 422. Piotr Ziewiec. 423. Józef Oracz. 424. Wojciech Gawlak. 425. Mieczysław Wiśniewski. 426. Eligjusz Ryczkowski. 427. Stanisław Józefów. 428. Jan Orliński. 429. Marjan Wdowik. 430. Antoni Mazan. 431. Jan Pałkiewicz. 432. Michał Gwóźdź. 433. Piotr Dawydowicz. 437. Niekrasz Michał.

Regulacja ruchu pieszego

Tradycja chce, że przechodzień na ulicach miasta stanowi objekt nietykalny. Przechodzień chodzi sobie gdzie i jak mu się podoba, na chodniku czy też po jezdni, wszyscy inni zaś, korzystający z dróg komunikacyjnych, nie mają nic lepszego do roboty, jak starać się, ażeby uniknąć z przechodniem pieszym wszelkiego zatargu. Również i policja uważa przechodnia pieszego za przedmiot nietykalny. Wprawdzie tu i tam wystąpiono już z inicjatywą, mającą na celu ujęcie przechodnia w pewne karby. Kończyło się dotąd jednak zawsze na miękkich napomnieniach na papierze. Wiedeńska policja w listopadzie roku zeszłego ogłosiła następujący apel do przechodniów:

„Zdarzające się coraz częściej w ostatnich czasach nieszczęśliwe wypadki w związku z ruchem ulicznym sprawiły, że Policja Wiedeńska uważa za konieczne przywołać na pamięć istniejące przepisy o ruchu ulicznym pieszym i jezdnym z roku 1912 i zażądać od organów bezpieczeństwa, mających dozór nad ruchem ulicznym, ażeby dopilnowały ściślejszego przestrzegania tych przepisów. Za najpierwszą zasadę przyjąć należy, że *jezdnia* ma służyć do *jazdy* kołowej, ruch zaś *pieszy* ma się ograniczać do *chodników*. Woźnice pojazdów zmuszeni są pamiętać przedewszystkiem o zachowywaniu przepisanej szybkości jazdy, o przepisanem oświetleniu, o trzymaniu się prawej strony ulicy, o zakreślaniu łuków na skrętach i t. p. Dla ruchu pieszego służą chodniki, wobec czego chodzenie *wzdłuż* jezdni *jest* zasadniczo *wzbronione*.

Wchodzenie na jezdnię i przekraczanie jej powinno się odbywać z zachowaniem należnej ostrożności, najkrótszą drogą (prosto) z jednej strony ulicy na drugą, na przedłużeniu chodnika i, o ile to jest możliwe, *tylko na skrzyżowaniach ulic*. Przy przekraczaniu ulicy zaleca się, rozejrzeć się uprzednio w obie strony, czy przejście jest wolne. Zwłaszcza przy przechodzeniu przez szyny tramwajowe należy zwrócić uwagę, czy z przeciwnej strony nie nadjeżdża jaki pojazd zasłonięty wagonami kolei elektrycznej. Z drugiej zaś strony należy też unikać wszystkiego, co może zakłócić swobodny ruch pieszy na chodnikach. Organy bezpieczeństwa otrzymały rozkaz meldować o przechodniach zakłócających swobodny ruch kołowy przez przeciwne przepisom korzystanie z jezdni".

Naturalnie, że i po tym apelu, wszystko pozostało jak było. Jak dawniej tak i teraz każdy chodzi sobie wzdłuż i wpoprzek, jak mu się podoba. Nie widać również, żeby organy bezpieczeństwa uczyniły cokolwiek w kierunku wytłomaczenia przechodniom, że przepisy o ruchu wydawane są nie dlatego, ażeby o nich pisano w gazetach, tylko dlatego żeby ich przestrzegano. Jeżeli przechodnie nie stosują się do przepisów o ruchu pieszym, wówczas jest rzeczą władzy, która ogłosiła te przepisy, dbać o to, ażeby przepisy te były przestrzegane. W przytoczonej wyżej odezwie o ruchu kołowym i pieszym zalecono wprawdzie organom bezpieczeństwa, ażeby meldowały swojej władzy o przechodniach zakłócających porządek jezdny przez przeciwne przepisom korzystanie z jezdni, o ile wiemy jednak Panopticum w Praterze nie dostało dotąd do swoich zbiorów, ani jednego nawet okazu przechodnia pieszego, o którym by organy bezpieczeństwa meldowały swojej władzy i który by został za to ukarany. Toć przecież przepisy bez określenia kary za ich przekroczenie są zupełnie bezcelowe.

W Gracu wzięto się do dzieła inaczej i o wiele energiczniej. W Gracu również istnieje coś podobnego do tego, co my u siebie nazywamy chaosem w zakresie ruchu ulicznego. Otóż niektóre korporacje publiczne, jak: Izba Robotników i Oficjalistów; Prowincjonalna Komisja Sportowa, związek kierowców automobilowych i Styryjski Automobilklub, zwróciły się do Dyrekcji Policji w Gracu z prośbą o wydanie przepisów regulujących ruch pieszy. Dyrekcja Policji w Gracu wypracowała żądane przepisy dla ruchu pieszego, które obowiązują począwszy od dnia 1 czerwca 1923 r. Kto nie będzie przestrzegał przepisów o ruchu pieszym, będzie karany na podstawie dawniej wydanego rozporządzenia ministerjalnego. Przewidziane są kary pieniężne od 12,000 koron do 1,200,000 koron, w razie niezapłacenia zaś—areszt. Nowe rozporządzenie opiewa: „Tam gdzie rozplakatowano rozporządzenie o trzymaniu się prawej lub lewej strony ulicy, każdy obowiązany jest trzymać się przepisanej strony ulicy. Również bezwarunkowo stosować się należy do wskazówek udzielanych na miejscu przez posterunkowego, a zmierzających do uporządkowania ruchu pieszego i usunięcia wszystkiego, co go tamować może, jako też do szczególnych przepisów wydawanych z okazji uroczystości lub przy wszelkiej innej sposobności. Znajdowanie się i maszerowanie po chodnikach zwartych oddziałów dozwolone jest nie więcej jak po dwuch w szeregu i z tem zastrzeżeniem, że niema ono stanowić przeszkody dla pozostałego ruchu pieszego. Nie wolno jest na chodnikach jeździć konno, ręcznemi wózkami, taczkami, sankami i na rowerach, ani też te przedmioty po chodnikach prowadzić, prowadzić zwierzęta pociągowe, lub bydło do uboju, psy na długiej smyczy, ani też nosić przedmiotów, które jak skrzynie, drabiny, kosze, kubły z farbą i t. p., mogą przechodniom zawadzać, przyczynić szkodę lub powalać. Laski i parasole na chodnikach należy nosić w ten sposób, żeby nie zawadzały i nie przedstawiały niebezpieczeństwa dla przechodniów. Wzbronione jest porzucanie na chodnikach części owoców i jarzyn, oraz pestek.

Jazda wózkami dziecinnemi i dla inwalidów jest dozwolona, nie powinny one jednak krępować w niczem pozostałego ruchu pieszego. Przy jeździe takiej należy w miarę możności trzymać się prawej strony chodnika w stosunku do kierunku ruchu wózka.

Przekroczenia tych przepisów karane będą na zasadzie ministerjalnego rozporządzenia z d. 30 września 1857 r."

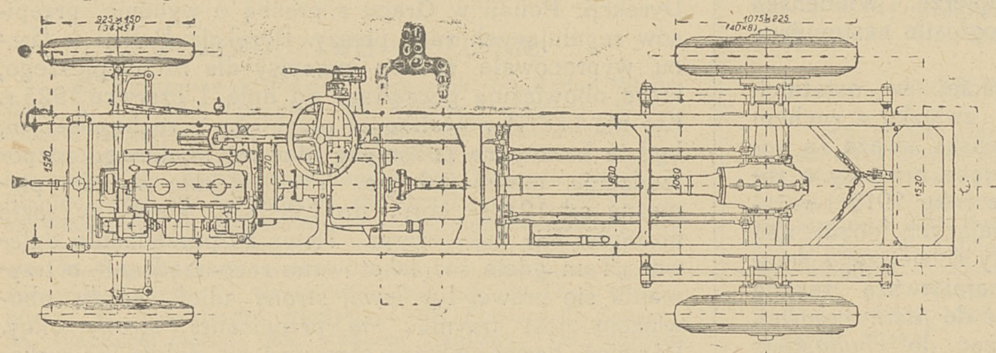
Jak widzimy cały ten artykuł, przetłomaczony z wiedeńskiego czasopisma automobilowego (Allgem. Automobil Zeitung), da się zastosować żywcem i u nas w Warszawie i czas by był aby po „rozporządzeniu o regulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. stoł. Warszawy" *) wyszło też i rozporządzenie o regulowaniu ruchu *pieszego* we wszystkich punktach tegoż miasta stołecznego.

*) Nr. 15 Auta z bież. roku.

Inż. ADAM GLÜCK

Kilka uwag o konstrukcjach nowoczesnych samochodów ciężarowych

Jak ważną rolę odgrywa samochód ciężarowy w życiu gospodarczem i jakie ma znaczenie wojenne zbytecznem jest tu wskazywać, gdyż kwestja ta już nieraz była na łamach Auta poruszana i mamy jeszcze świeżo w pamięci zdarzenia wojenne, kiedy to całe armje przy pomocy aut przerzucane były z jednego odcinka frontu na drugi. Samochody ciężarowe dowoziły też prowiant, amunicję i ciągnęły działa; pancerki i czołgi odegrały niezmiernie doniosłą rolę.



Rys. 224. Podwozie półciężarówki Daag 2 t. Rzut poziomy.

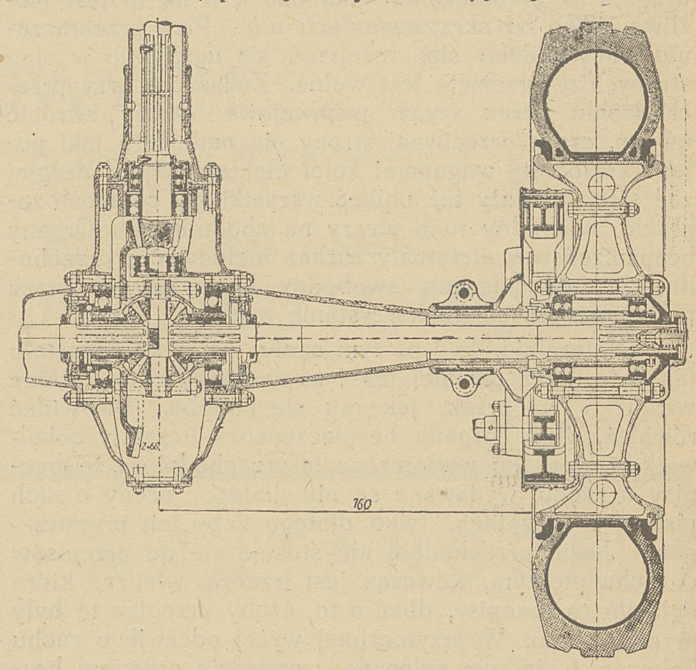
Wydaje się, że kwestja budowy samochodów ciężarowych u nas w kraju wstępuje w realne stadjum: według dziennikarskich wiadomości firma Ursus ma wkrótce podjąć ich fabrykację. Jakkolwiek słyszę, że typy zostały już obrane, byłbym i w odmiennym wypadku przeciwnikiem eksperymentów z nowemi konstrukcjami w chwili podjęcia tej tak skomplikowanej, a u nas nowej produkcji. Niemniej jednak sądzę, że obecnie, gdy samochód ciężarowy w Polsce wchodzi w nową erę rozwoju i na jego jaknajwiększem spopularyzowaniu zależy, najnowsze konstrukcje i ulepszenia zainteresują czytelników. Na wstępie zaznaczam, iż konstrukcji samochodów parowych i elektrycznych nie będę rozpatrywał.

Z powodu ograniczonego miejsca nie mogę zająć się szczegółami konstrukcyjnemi obecnie budowanych samochodów ciężarowych normalnych typów, a jedynie muszę zadowolnić się wykazaniem ich ważniejszych i donioślejszych urządzeń.

Co do ogólnej charakterystyki obecnych samochodów ciężarowych zaznaczam, iż panującym jest w nich silnik czterocylindrowy, o cylindrach lanych parami (Budowa biblokowa). Silnik sześciocylindrowy rzadko się spotyka i to przeważnie w omnibusach, które też do ciężarówek zaliczamy. Ze względu na montaż, ustrój dwublokowy w czterocylindrówkach, wzgl. trzyblokowy w sześciocylindrówkach jest bardzo dogodny. Niekiedy nawet spotkać możemy pojedyńczo stojące cylindry i dzieloną według ich ilości górną część karteru. Co się tyczy samych szczegółów konstrukcyjnych silników: rozmieszczenia zaworów, napędu wału rozdzielczego, smarowania i t. d. to ogólnie biorąc, powiedzieć można, iż panują tu te same kierunki, co przy budowie silników dla wozów osobowych, o których dość obszernie pisałem w moim artykule p. t. „Charakterystyczne cechy współczesnych konstrukcji samochodowych", umieszczonym w jednym z poprzednich numerów Auta.

Do chłodzenia silników ciężarowych prawie zawsze stosowana bywa pompa, a między samemi chłodnicami można w ostatnich czasach coraz częściej spotkać t.zw. system elementowy, który polega na złożeniu chłodnicy z ramy i pojedyńczych elementów, które w razie uszkodzenia można wyłączyć lub łatwo nowemi zamienić. Startery elektryczne znajdują obecnie duże zastosowanie, gdyż nietylko stanowią one wielką wygodę, ale wskutek możliwości łatwego uruchomiania silnika nie odstraszają kierowców od gaszenia go podczas krótkich postojów i tem samem przyczyniają się do zwiększenia ekonomji ruchu. Regulatory dla ograniczenia ilości obrotów silnika są obecnie ogólnie stosowane.

Usilna praca konstruktorów nad stworzeniem sprawnego silnika, pracującego naftą, ciężkiemi olejami lub gazem ssanym, w pewnych granicach wydaje już obecnie plony i to bądź wskutek zastosowania specjalnych gaźników, wzgl. generatorów lub odmiennej budowy. Co do sprzęgieł, to zaznaczyć muszę, że najczęściej spotkać można stożkowe ze skórzaną lub ferodoazbestową wyściółką; drugie miejsce po nich zajmują sprzęgła dyskowe i tarczowe. Skrzynka biegów ma zwykle cztery przenośnie i bieg w tył. Jak to potem zobaczymy, niektóre fabryki stosują więcej niż czterobiegowe skrzynki. W cięższych wozach skrzynka umocowana jest osobno, w lżejszych t.zw. półciężarówkach często łączą ją z silnikiem w jedną całość. Co do umocowania przełącznicy nasuwają się tu te same



Rys. 225. Tylny most półciężarówki Daag. Przekrój.

możliwości, co w wozach osobowych, jednak zastosowanie kulkowej osady z bezpośredniem umieszczeniem na skrzynce jest prawie jedynie stosowane w wozach amerykańskich i angielskich.

Do napędu używają łańcuch albo kardan, z których każdy ma swoje zalety i wady, co jest powodem, iż dotąd nie zdecydowano się ogólnie na korzyść jednego lub drugiego. Zwykle w wozach do 3 ton spotykamy napęd kardanowy, zaś w cięższych łańcuchy, które często

chronione bywają specjalnemi futerałami przed zanieczyszczeniem, są dobrze smarowane i nie sprawiają silnego łoskotu podczas ruchu. Do wielkich zalet napędu łańcuchowego zaliczyć należy łatwość reperacji i możliwość przystosowania wozu do danego terenu przez szybką zmianę kół łańcuchowych przy odmiennym stosunku ich średnic. Napęd kardanowy jako szczelnie zamknięty i poniekąd bardziej precyzyjny, pracuje znacznie ciszej, co niewątpliwie przyczynić się może do zjednania większej sympatji samochodom ciężarowym. Chcąc sprostać swym trudnym zadaniom, tylny most w wozach ciężarowych musi mieć wielką wytrzymałość i tem samem wagę, co wskutek jego nieresorowanej masy, szkodliwie wpływa na jakość jazdy i zużycie dróg. Z tego głównie powodu łańcuch jest nadal w ciężkich wozach często stosowany. Niektóre fabryki jak np. Peugeot napędzają tylne koła przy pomocy półosiek osadzonych ruchomo w przegubach na stałe przytwierdzonych do ramy podwozia względnie dyferencjału. W tym wypadku koła są obsadzone wolnoobrotliwie na osi i zaopatrzone są w tryby, które komunikują się z takiemiż na końcach półosiek. Ściśle technicznie biorąc, utarte słowo półośka nie jest tu właściwe, gdyż faktycznie przenosi ona momenty obrotowe i jest właściwie wałem.

Rys. 226. Podwozie kamionety Peugeot.

Przy przeniesieniu napędu łańcuchami zwykle dyferencjał, a właściwie tylny most stanowi ze skrzynką biegów jedną całość. Ponieważ koła łańcuchowe wskutek dużej różnicy w ich średnicach mocno redukują ilość obrotów tylnych kół, przeto nie używa się tu pomiędzy trybem atakującym a talerzowym podobnego stosunku, jak w wozach osobowych.

Do niedawna jeszcze największy nacisk kładziono na nośność i możliwość przewożenia samochodem ciężarowym ładunków cało lub półwagonowych. Obecnie szybkość tego transportu odgrywa także wielką rolę i dlatego w ostatnich latach dużo zajmują się konstrukcjami prędkich wozów ciężarowych, jednak zadanie to dotąd bynajmniej nie zostało zadawalniająco rozwiązane. Korzystne wyniki dają natomiast półciężarówki, które przy nośności do 2 ton rozwijają pokaźną szybkość i dlatego znajdują duże zastosowanie. Przyszłość dopiero pokaże, czy obecnie stosowane metody w budowie szybkich samochodów 3—10 tonowych są właściwe.

Półciężarówki powstały z wozów osobowych i początkowo niewiele różniły się od nich. O ile mi wiadomo, pierwsze prawdziwie praktyczne wozy półciężarowe budował Fiat w postaci t. zw. kamionetek typu Trypolis, które w wojnie światowej znalazły wielkie zastosowanie.

Długi czas utrzymywano, że nośność samochodu stoi w odrotnym stosunku do jego szybkości, które to twierdzenie wywołane zostało doświadczeniami zrobionemi z pociągiem zwierzęcym. Wychodząc też ze stanowiska, że zużywanie dróg jest funkcją masy i szybkości, ograniczono ustawodawczo wagę wozów ciężarowych i tempo ich ruchu. Dokładnie i fachowo przeprowadzone doświadczenia pokazały, że twierdzenie to jest fałszywem i wskazały, iż zużycie dróg nie jest tyle zależne od wagi wozu i jego szybkości, ile od jego budowy, konstruktywnego rozdziału obciążenia. Postępy techniki samochodowej i ściśle z niemi w związku stojące udoskonalenia okolenia gumowego i resorowania pozwalają wysnuć korzystne wnioski na przyszłość co do szybkiego transportu samochodami ciężarowemi przy największem szanowaniu dróg.

Zanim przejdę do nowych oryginalnych konstrukcji wozów ciężarowych, dla charakterystyki samochodów półciężarowych opiszę tu kamionetę fabrykatu Daag.

Ogólne rozmieszczenie organów i niektóre ich szczegóły widać z załączonych rysunków. Jako specjalne cechy, spotykane też w półciężarówkach innych fabrykatów wyliczyć wypada:

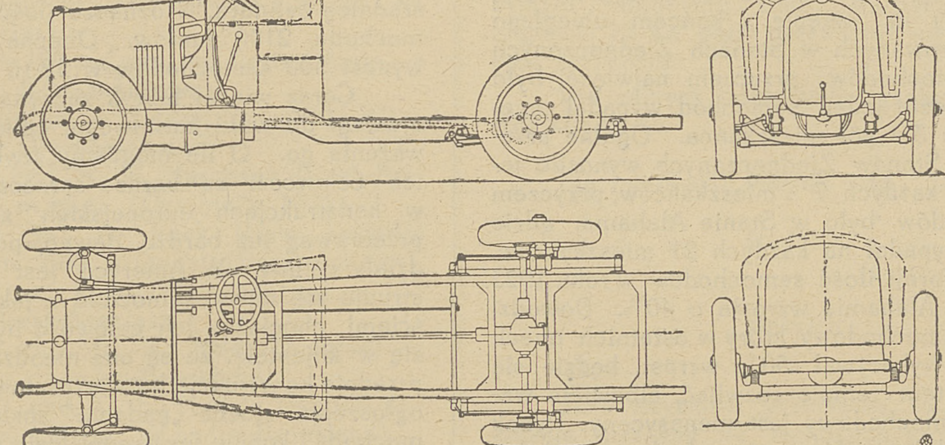
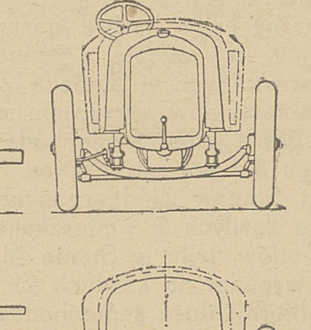
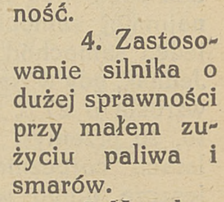
1. Jak największe zastosowanie lekkich metali przez użycie dla karteru, cylindrów, tłoków, skrzynki biegów, części sprzęgła, tylnego mostu i kół.

2. Zastosowanie na okolenie pneumatyków-olbrzymów.

3. Osadzenie wszystkich wałów na łożyskach kulkowych lub rolkowych, przez co zmniejsza się szkodliwe tarcie i zwiększa się wydajność.

4. Zastosowanie silnika o dużej sprawności przy małem zużyciu paliwa i smarów.

5. Urządzenia pomocnicze do ułatwienia jazdy, jak elektryczny starter, elektryczne oświetlenie z dynamo-maszyny, mechaniczna pompa do pneumatyków, hamulec silnikowy (kompresyjny), podwójny hamulec na tylne koła, a niekiedy nawet urządzenie pneumatyczne do hamowania wszystkich kół.

Rys. 227. Podwozie kamionety Peugeot.

Skrzynka biegów posiada w półciężarówce Daag 4 szybkości (4 bezpośredni) w przód i jeden bieg w tył. Przystawki wystają poza obręb skrzynki i mogą służyć do oddania ruchu dla specjalnych celów. Napęd tylnych kół uskutecznia się wałem kardanowym z trybami konicznemi o spiralnem zazębieniu. Przegub nie znajduje się jak normalnie tuż za skrzynką biegów, a przesunięty jest nieco ku tyłowi i wsparty na poprzeczce ramy podwozia.

c. d. n.

Automobilizm amerykański

(CIĄG DALSZY)

SAMOCHODY

	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
w cenie poniżej 1000 dol.	1,4	1,4	3	6	9	16	21	26	31
„ „ od 1000—2000 dol.	3	4	5	6	8	4	18	29	38
„ „ „ 2000—3000 dol.	7	10	24	22	24	22	36	39	41
„ „ „ 3000—4000 dol.	8	10	10	20	27	43	41	44	55
„ „ ponad 4000 dol.	27	37	33	25	27	30	47	56	60

Tak więc budowa karoserji, a zwłaszcza karoserji krytych odgrywa dużą rolę. Karoserje własne budują fabryki tylko częściowo lub też wcale nie budują, oddając swe zamówienia fabrykom trudniącym się wyłącznie budową tychże. Fabryk tych jest w Ameryce znacznie więcej aniżeli samych fabryk samochodów. Nawet Ford nie jest w stanie wyrobić całego swego zapotrzebowania, oddając 1500 zamówień dziennie jednej z tutejszych masowych wytwórni tanich karoserji, Briggs Mfg. Co. Sławną wytwórnią drogich karoserji jest Fisher Body Corporation, posiadająca w samym tylko Detroit kilkanaście fabryk. Budowa karoserji w Ameryce nie jest to rzemiosło, ale olbrzymi masowo produkujący przemysł, posługujący się nowoczesnemi zdobyczami wiedzy technicznej.

WIDOKI AMERYKAŃSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO I KIERUNKI KONSTRUKCYJNE W BUDOWIE SAMOCHODÓW.

W roku ubiegłym, który był najpomyślniejszym dla eksportu samochodów, wywieziono zaledwie 10% produkcji w czem 1|3 stanowiły Ford'y złożone w zagranicznych oddziałach fabrycznych Ford'a. Przemysł samochodowy amerykański liczy więc przedewszystkiem na rynek wewnętrzny i ten nadaje kierunek produkcji. Jak wspomnieliśmy na wstępie, z końcem ubiegłego roku było zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych 15 ¹/₄ miljona samochodów, przyczem najwięcej było ich w Kalifornji, gdzie jeden samochód wypadał przeciętnie na każdych 3 i pół mieszkańca. Ogólne przecięcie dla całych Stanów Zjednoczonych wynosiło jeden samochód na każdych 7 ¹/₃ mieszkańców, przyczem najmniej samochodów było w Stanie Alabama, gdzie jeden samochód wypadał na każdych 21 mieszkańców. Jednak, gdy w Kalifornji ilość samochodów w roku 1923 wzrosła o 27%, w Alabamie wzrosła o 40%. Dowodzi to, że przemysł samochodowy, który w ostatnich trzech latach corocznie wykazywał 50% wzrost, będzie się jeszcze długo w tem tempie rozwijać, albowiem wewnętrzny rynek samochodowy jest nienasycony. Rynek ten wchłania przedewszystkiem samochody tanie i popyt za temi samochodami gwałtownie wzrasta na niekorzyść samochodów droższych. Ilustruje to poniższe procentowe zestawienie wyprodukowanych w poszczególnych latach samochodów osobowych z uwzględnieniem ich ceny:

Rok	poniżej 1000 dol.	od 1000 do 2000 dol.	od 2000 do 3000 dol.	ponad 3000 dol.
1912	43,8	47,7	2,9	8,6
1913	62,7	28,5	5	3,8
1914	62,5	29,5	5,5	2,5
1915	72,5	26,4	2,2	1,1
1916	81,3	15,5	2,4	0,8
1917	79,8	17,5	1,5	1,2
1918	71,6	24,2	3,4	0,8
1919	58,9	34,9	4,2	2
1920	59,4	32,9	4,3	3,4
1921	69	23,3	5,4	2,3
1922	74	21,8	2,5	1,7
1923	81,6	16,4	1,2	0,8

Co do kierunków konstrukcyjnych to na pierwszy plan wysuwa się stały wzrost modeli 6-cio cylindrowych, na niekorzyść 4 i 8-mio cylindrowych. Jedyny 12-to cylindrowy samochód Packard zniknął z rynku w roku ubiegłym, został jednakże zaraz zastąpiony przez tą samą wytwórnię innym oryginalnym choć starym pomysłem, mianowicie 8-mio cylindrowym samochodem z cylindrami w jednej linji. Procentowo: 70,3% ogólnej ilości modeli to samochody 6-cio cylindrowe, 19,5% samochody 4 cylindrowe, 10,2% samochody 8 cylindrowe.

Jeżeli uwzględnimy ilościowo produkcję poszczególnych firm, to jednak dominuje silnik 4 cylindrowy z powodu olbrzymiej produkcji Ford'ów, Chevrolet'ów Overland'ów i innych najtańszych samochodów. W roku bieżącym fabryki Essex i Oldsmobile wypuściły po długich przygotowaniach najtańsze samochody 6-cio cylindrowe; pięcioosobowy otwarty Essex kosztuje 650.00 dol. Oldsmobile 795.00 dol. Ciekawy jest silnik Essex, najmniejszy 6-cio cylindrowy silnik w Ameryce; średnica cylindrów 2-5|8", skok 4", tłoki aluminiowe, wał korbowy z przeciwwagami; moc: 16 1|2 MK. (Formułka NACC według wzoru D2 X N2,5, D. oznacza średnicę cylindra, N oznacza ilość cylindrów), waga samochodu 2100 funtów. Obecna produkcja Essex'ów wynosi 500 samochodów w 18-tu godzinach.

Coraz więcej fabryk zaczyna stosować owe przeciwwagi do wału korbowego, celem lepszego zrównoważenia go. O ile mogliśmy stwierdzić, zdania co do ich celowości są bardzo sprzeczne. Faktem jest, że w konstrukcjach europejskich zaniechano używania przeciwwag już bardzo dawno, ponieważ nie odpowiedziały celowi. W Ameryce jest nieco inaczej. Konstruuje się nowy samochód z jakiemiś nadzwyczajnościami, chociażby ich celowość była wątpliwa, wmawia się w klijentelę. że są one nieodzowne a wszystkie poprzednie konstrukcje bezwartościowe. Publiczność czyta ogłoszenia, słucha „gadania" sprzedawców, ogląda samochody i kupuje je; handel idzie a to jest najgłówniejsza rzecz. Nawiązując jeszcze do przeciwwag, warto zwrócić uwagę na ostatni model (V-63) samochodu Cadillac. Zmieniono tam zasadniczo konstrukcję wału korbowego; korby rozstawiono w ten sposób, że gdy popatrzymy na wał korbowy z przodu i ustawimy w ten sposób, że pierwsza korba będzie w pozycji godziny XII-ej na tarczy zegara, to korba druga, trzecia i czwarta, przypadną na godziny III-cią, IX-tą i VI-tą. Takie rozstawienie korb spowodowałoby silną wibrację a wogóle dałoby wiele gorszą kolejność zapalania aniżeli w poprzednim modelu z normalnym wałem korbowym. Dla usunięcia wibracji zastosowano przeciwwagi i osiągnięto nadzwyczajnie równy bieg silnika.

Hamulce na wszystkie cztery koła przejęty z Europy, stosuje coraz więcej firm; w roku bieżącym są one na 12,2% modeli jako zasadnicze wyekwipowanie a firma Buick zastosowała je nawet na swym 4 cylin-

drowym modelu. Czy jednak rozwój tej konstrukcji będzie postępować dalej, niewiadomo, bowiem niektóre sławne firmy drogich samochodów jak Locomobile, Pierce-Arrow, Lincoln, Packard, nie zastosowały jej. Co do hamulców, ciekawe jest, że Ameryka zaczyna wracać do wypróbowanych konstrukcji europejskich; w roku bieżącym już 28,5% modeli umieszcza jeden z hamulców na wale kardanowym.

Koniec roku ubiegłego i rok bieżący są pod znakiem „pneumatyków balonowych" (Balloon tires). Inowacja ta przejęta z Europy, cieszy się tu tak wielkim popytem, że producenci „balonów" nie mogą nadążyć zapotrzebowaniu. Od kilku lat publiczność nie miała nic nowego w tej branży, więc wynalazek francuski przyszedł w samą porę. Swoją drogą wprowadziło to kolosalne niedogodności dla tychże producentów i kupców gumowych, zwiększyło bowiem przeszło o 100% ilość będących w użyciu wymiarów. Pneumatyki te znalazły zastosowanie w dużych samochodach, których właścicielom zależało na nadaniu im bardziej sportowego wyglądu i w krytych modelach samochodów małych i średnich. Piętą Achillesa tych samochodów są koła. Małe koła i kryta karoserja nie bardzo się ze sobą zgadzają, zwłaszcza, że resory poprzeczne, względnie cantilever ogromnie oddalają osie od ramy a tem samem od karoserji i błotników, pozostawiając w ten sposób dużo wolnego miejsca między błotnikami a kołami. Balony zwiększają średnicę koła, tem samem wypełniając tę próżną przestrzeń. Tak więc przedewszystkiem ten wzgląd jest podnietą kupna a dopiero potem inne korzyści jakie „balony" przedstawiają.

Również ten wzgląd jest przyczyną zwiększającego się zastosowania kół dyskowych. Ciekawe było, że Ameryka do ostatnich czasów trzymała się drewnianych kół sprychowych. Koła te wykazują wprawdzie wyższość nad wszystkiemi innemi konstrukcjami, zwłaszcza w Ameryce, gdzie się stosuje opony bez brzegów, ale koła dyskowe wzgl. druciane, w wielu wypadkach o wiele piękniej wyglądają. Zwłaszcza koła dyskowe okazują się o wiele piękniejsze do małych i średnich samochodów z tych samych przyczyn co pneumatyki balonowe. Koła te nabywają obecnie amatorzy za dodatkową opłatą, ale ponieważ wyrób ich jest o wiele tańszy jak kół drewnianych, krążą pogłoski, że producenci wchodzących tu w rachubę samochodów, w przyszłym roku będą je zaopatrywać jako „standard" w koła dyskowe a za koła drewniane będzie się płacić dodatkowo.

C. d. n.

WITOLD RYCHTER

Jakie szybkości osiąga motocykl nowoczesny

W jednym z numerów tegorocznych pisma „La Revue Motocycliste" p. A. Guilloux podaje ciekawe zestawienie rekordów motocyklowych francuskich, angielskich i amerykańskich ustanowionych przez wybitnych jeźdźców podczas „kilomètre lancé" do dnia 31 grudnia 1923 roku. Szybkości te przedstawiają się, jak następuje:

Rowery z silnikami 75 cm³. objętości cylindrowej. Barthêlemy (motocykl Rovin) — 56 klm. 245 m. na godz. (Paryż-Acacias).

Lekkie motocykle 100 cm³. obj. cyl. Lezin (Rovin) — 91 klm. 521 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Lekkie motocykle 125 cm³. Lezin (Rovin 100 cm³) — 91 klm. 521 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Motocykle 250 cm³. W. D. Marchant (Rush-Belge) — 125 klm. 630 m.|godz. (Oostmalle 1923).

Motocykle 350 cm³. Le Vack (New Imperial J. A. P.) — 155 klm. 306 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Motocykle 500 cm³. Rossi (Motosacoche) — 153 klm. 551 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Motocykle 750 cm³. R. N. Judd (Douglas) — 158 klm. 792 m.|godz. (Londyn-Brookland).

Motocykle 1000 cm³. C. F. Temple (British Anzani) — 174 klm. 580 m.|godz. (Londyn-Brookland).

Motocykle z wózkami 350 cm³. Le Vack (New Imperial J. A. P.) — 124 klm. 567 m|godz. (Paryż-Acacias).

Motocykle z wózkami 600 cm³. W. Horsman (Norton)—129 klm. 150 m.|godz. (Londyn-Brookland).

Motocykle z wózkami 1000 cm³. Dixon (Harley Davidson) — 143 klm. 769 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Samochodziki (cyclecary) 750 cm³. jednomiejscowe. Poiret (Morgan) — 123 klm. 395 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Samochodziki 750 cm³. dwumiejscowe. Senéchal (Senéchal)—122 klm. 116 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Samochodziki 1100 cm³. jednomiejscowe — Benoist (Salmson)—160 klm. 213 m.|godz. (Paryż-Acacias).

Samochodziki 1100 cm³ dwumiejscowe. C. N. Norris (Morgan-Blackurne) — 146 klm. 160 m. (Londyn-Brookland).

Prócz powyższych rekordów oficjalnych „La Revue Motocycliste" dodaje od siebie, że C. F. Temple uzyskał na przestrzeni jednego kilometra szybkość 182 klm. 640 m.|godz. na swym British-Anzani; amerykanin zaś E. L. Smith na przestrzeni 1610 metrów, czyli 1 mili ang. osiągnął zawrotną szybkość 210 klm. 120 m.|godz. na motocyklu 1300 cm³. A. C. E.

W związku z nadzwyczajnym rozwojem konstrukcyjnym motocykli, znany sportsmen i wyścigowiec angielski H. Le Vack przewiduje na rok 1924 następujące szybkości:

Dla silnych motocykli wyścigowych na torze do 220 klm.|godz.

			cm³.	klm./godz.
dla motocykli	lekkich	do	100	100
„	„ „	„	175	120
„	„ średnich	„	250	135
„	„ „	„	350	160
„	„ „	„	500	180
„	„ ciężkich	„	750	190
„	„ „	„	1000	200

Jako szybkość przeciętną, osiąganą przez zwycięskie maszyny na wyścigach szosowych dłuższych, uważa on szybkość, zbliżoną do 100 klm.|godz.

Część przewidywań Le Vacka już się spełniła, gdyż on sam, jadąc na motorze 900 cm³. marki „Brough-Superior", osiągnął w maju 1924 r. szybkość średnią 183 klm. 820 m.|godz.

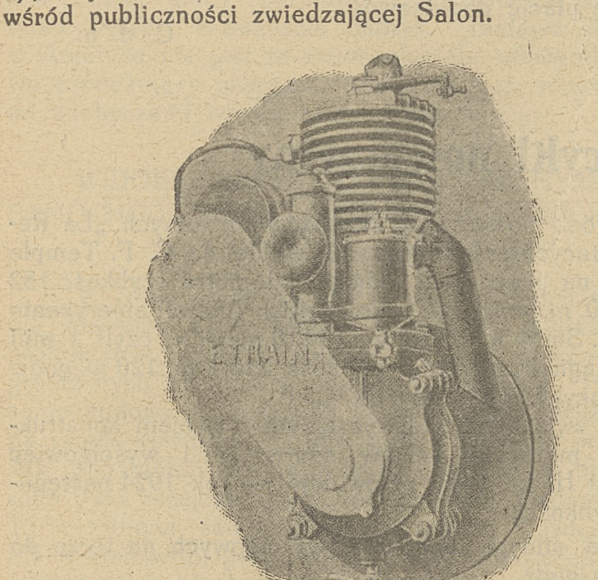
Kilka tych danych wskazuje dobitnie, jak postępuje naprzód budowa i ulepszenie motocykli we Francji, Anglji i Ameryce; niestety u nas nie może być mowy o racjonalnym rozwoju motocyklizmu, gdyż stan dróg na to nie pozwala. Ostatnio sam przebyłem kilka większych odległości na motocyklu średniej wagi (500 cm³. — Rudge) i doszedłem do wniosku, że szosy nasze od biedy jeszcze pozwalają na jakie takie przemknięcie bokiem bez obawy o złamanie ramy i rozbicie własnych kości, lecz bruki pod Warszawą, a nawet i w samej Warszawie — na niektórych ulicach są gorsze od najgorszej szosy.

BOLESŁAW RUŚKIEWICZ *Własna korespondencja „Auta".*

XIX Salon Samochodowy w Paryżu, a dążenie do spopularyzowania komunikacji samochodowej

Przy zwiedzaniu XIX Salonu Samochodowego, pomimo ogromnej ilości wystawionych samochodów i wysokiego komfortu w wykończeniu wielkiej ilości dużych wozów luksusowych i turystycznych, odrazu rzuca się w oczy bardzo wyraźna tendencja dużej liczby konstruktorów francuskich w kierunku stworzenia typu „voiturette populaire", t. j. niewielkiego wózka b. lekkiego, możliwie prostego w konstrukcji i łatwego w prowadzeniu, a przedewszystkiem b. trwałego, wytrzymałego i jaknajtańszego zarówno w użyciu jak i w cenie kupna.

Ponieważ zagadnienie „samochodu dla wszystkich" interesuje kraj nasz również w wysokim stopniu, przeto poniżej postaram się dać możliwie szczegółowy opis kilku z pośród wielu wystawionych małych wózków, wyróżniających się czy to oryginalnością konstrukcji, czy też wzbudzaniem ogromnego zainteresowania wśród publiczności zwiedzającej Salon.



Rys. 228. Silnik cyclecara Train.

Zaznaczyć trzeba, co jest bardzo charakterystycznem, że „standy", na których były wystawione te małe wózki, były przez cały czas formalnie oblegane przez publiczność, która z wielkiem zainteresowaniem żądała różnych szczegółów i informacji.

I. *Cyclecar „Monotype Violet"*, posiada już poza sobą niedługą ale znakomitą przeszłość sportową, dającą wysokie mniemanie o dobroci konstrukcji, jak i o pobrym doborze materjałów; dość wymienić, że lekki ten wózek, prowadzony przez swego konstruktora Violet, zajął pierwsze miejsce na tegorocznych wyścigach w Lyonie w Grand Prix des Cyclecars 1924 r. w kategorji 500 cm³. ze średnią szybkością 77 klm. 690 mtr. na godz., oraz w nader uciążliwej próbie (Bol d'Or) w 24 godzinnej jeździe. Ponadto posiada on rekord światowy, szybkości swej kategorji, 94 klm. 760 mtr. na godzinę na przestrzeni 1 klm. Cyclecar ten posiada następujące dane techniczne:

Silnik dwutaktowy, dwucylindrowy, cylindry leżące naprzeciw siebie, pojemność 500 cm³, średnica i skok 65 X 75, chłodzenie powietrzne, zapalanie przy pomocy „volant magnetique" umieszczonego wprost na wale korbowym, karburator automatyczny, specjalny, smarowanie mieszaniem oliwy do benzyny.

Sprzęgło dyskowe wielokrotne ze stali, pracujące w oliwie, przenoszenie siły przy pomocy wału podłużnego, znajdującego się w rurze, tylny pomost składający się z trybu konicznego i talerzowego, bez dyferencjału. *Skrzynka biegów* (2 biegi naprzód i 1 wtył) znajdująca się przy tylnym pomoście.

Kierowanie przy pomocy zwykłego koła kierowniczego, koła szprychowe do pneumatyków 700 X 75. Dopływ benzyny pod własnem ciśnieniem, zawartość zbiornika, znajdującego się w tylnej części karoserji 13,5 litra.

Zawieszenie z przodu 1 resor poprzeczny, z tyłu 2 półresory, oś przednia pełna ze stali specjalnej, rozstawienie kół przednich 1 m 05; tylnych 0 m 85; rozstawienie osi przedniej i tylnej 2 m 20. Hamulce (jeden ręczny, drugi nożny) na tylnej osi. Ciężar ogólny całego podwozia wraz z karoserją dwumiejscową seryjną i akcesorjami około 250 kg.

Specjalną cechą tego wózka, (jak to widać z załączonego rys. 230) jest brak właściwego podwozia, które tutaj zastępuje jedna rura podłużna, a ponad nią znajduje się fałszywa, bardzo lekka rama dla umocowania karoserji, każda z dwóch belek tej ramy może się obracać swobodnie dookoła swego przedniego punktu umocowania, dzięki czemu całość wózka spoczywa na trzech punktach, umożliwiając w ten sposób pomimo swej lekkości bardzo dobre trzymanie drogi.

W uzupełnieniu tego krótkiego opisu dodać należy, że użycie benzyny wynosi około 6 litrów, oliwy około 0,5 litra na 100 klm. Cena kupna tego wózka z karoserją 2 osobową seryjną, bez narzędzi i oświetlenia wynosi 4950 franków.

II. *Samochodzik 6.MK. Th. Laffite.* Samochodzik ten odznacza się swym bardzo pomysłowym systemem specjalnej frykcyjnej zmiany biegów.

Dane ogólne są następujące:

Silnik czterotaktowy, 3 cylindrowy w gwiazdkę, chłodzony powietrzem, średnica i skok 62,5×80, pojemność 736 cm³, sterowanie zaworów przy pomocy jednego wałka ekscentrycznego, smarowanie pod ciśnieniem, zapalanie przy pomocy magneta wysokiego napięcia Ducellier, karburator automatyczny Zenith.

Sprzęgło i zmiana biegów, te dwa organy połączone razem, stanowią podstawę patentu Th. Laffite zmiany biegów frykcyjnej. Zasada jest następująca: silnik, zawieszony na ramie jedynie w dwuch punktach, może być przez kierownicę przy pomocy lewarka obracany częściowo dookoła osi poziomej, poprzecznej, przechodzącej przez punkty zawieszenia; koło zamachowe posiada stronę zewnętrzną wypukłą w formie czaszy kulistej, która styka się z wklęsłą powierzchnią stożkową sprzęgła, (pokrytego specjalnym materjałem o dużym współczynniku tarcia) zaklinowanego na wale przenoszącym siłę do pomostu tylnego. Przez odpowiednie zmienianie położenia silnika, otrzymuje się dowolną ilość biegów pośrednich i bieg tylny, zaś w położeniu gdy oś koła zamachowego stanowi przedłużenie wału tranmisyjnego, pełna ilość obrotów silnika zostaje przeniesiona do tylnej osi wozu. System ten w odróżnieniu od wszelkich dotąd stosowanych systemów zmiany biegów frykcyjnych ma tę dużą zaletę, że przy t. zw. „prise directe" koło zamachowe na całym obwodzie styka się ze sprzęgłem, dzięki czemu jest niemożliwe ślizganie.

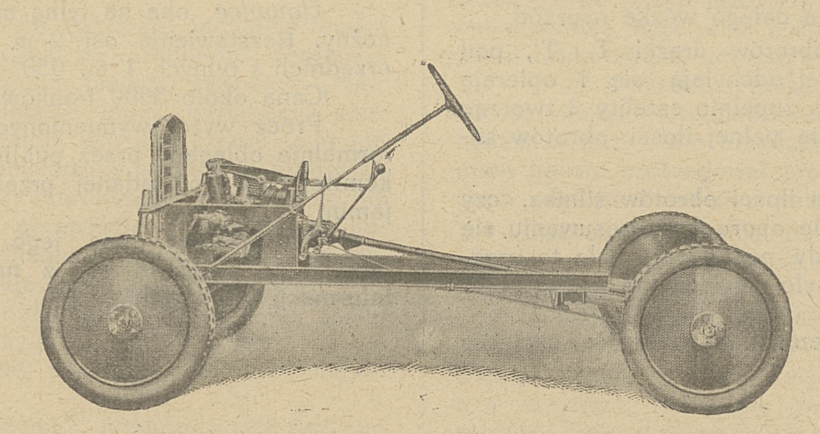
Sprzęgło poruszane jest przy pomocy pedału, dociśnięcie pedału tego do końca powoduje hamowanie

całego wozu, wskutek umieszczenia poza sprzęgłem żeliwnej tarczy hamulcowej. Zmiana biegów, jak już powiedziane zostało wyżej, odbywa się przy pomocy specjalnego lewarka i posiada 4 biegi wprzód i jeden wtył.

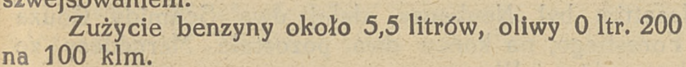
Tylny pomost zawiera tryb atakujący i talerzowy (bez dyferencjału) oraz jeden bęben hamulcowy, kierowany lewarkiem ręcznym.

Podwozie z blachy prasowanej, proste, przednia skrzynka z grubej blachy stanowi osadę przednich kół, umocowanie silnika oraz sprzęgła.

Zawieszenie kół przednich, każdego oddzielnie, przy pomocy sprężyn spiralnych w rurach pionowych, tylnych kół przez dwa półresory. Rozstawienie osi 2 m. 300, rozstawienie kół przednich 1 m. 070, tylnych 1 m. 050, wymiary kół i pneumatyków 650 x 65. Ciężar całego samochodzika wynosi około 340 kg. (wraz z karoserją). Karoserja dwu lub trzy osobowa, cała metalowa wzmocniona żebrami i *łączona* szwejsowaniem.



Rys. 229. Podwozie cyclecara Th. Laffite.



Zużycie benzyny około 5,5 litrów, oliwy 0 ltr. 200 na 100 klm.

Cena wraz z karoserją, oświetleniem elektrycznem i akcesorjami 5500 franków.

Załączona fotografja uzupełni podany przezemnie opis.

III. *Cyclecar Train.* Znana fabryka silników motocyklowych, które są wbudowywane w pierwszorzędne motocykle francuskie, jak między innemi „Rovin" i „Griffon", rozpoczęła również konstruowanie b. lekkich i małych wózków przeznaczonych dla szerokiej publiczności.

Firma ta wychodzi z założenia, że tylko taki wózek może mieć duże powodzenie, który poza trwałością, prostotą i taniością, zapewni swemu nabywcy jaknajwiększą łatwość prowadzenia, wymagającą minimum umiejętności.

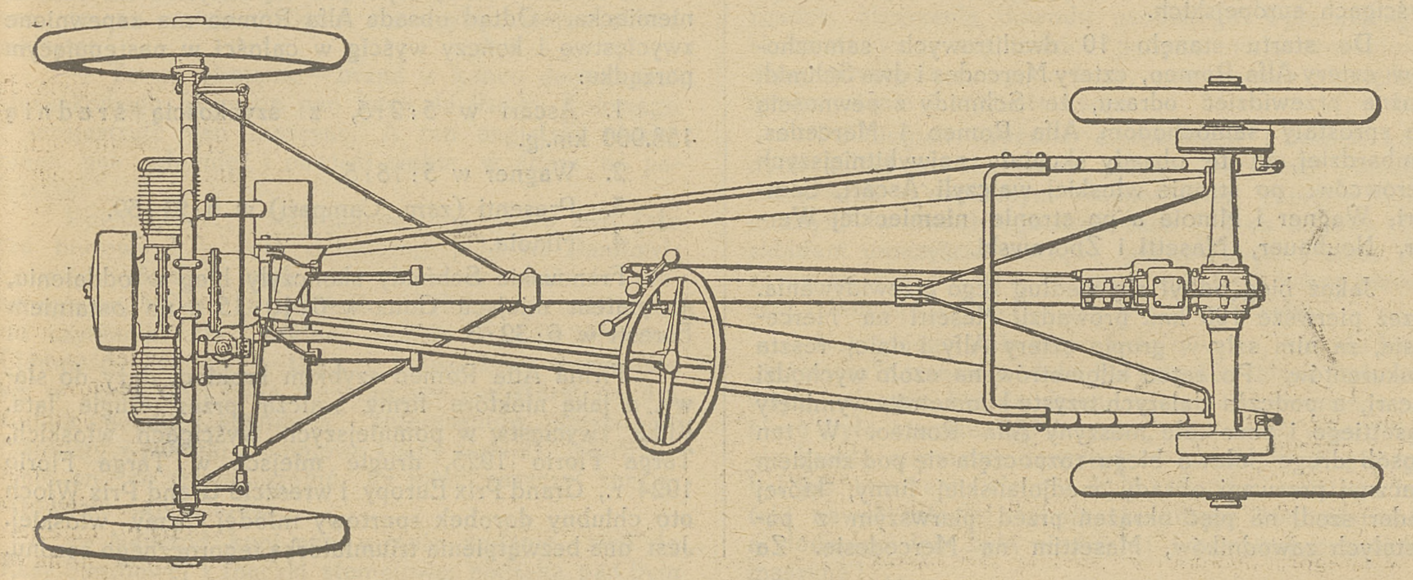
Wobec tego, posiadając już wypróbowanej jakości swój dwutaktowy silnik motocyklowy, cały swój wysiłek skierowała w kierunku zbudowania prostego, trwałego, automatycznego systemu zmiany biegów. Rezultat swój osiąga w sposób następujący:

Zasada konstrukcji: niech na kole zamachowem znajduje się osadzona pewna ilość (w danym wypadku dwa) trybów satelitowych, zazębiających się bezpośrednio z trybem przenoszącym ruch do osi tylnej (podobnie jak zasada zmiany biegów Forda) i niech te satelity w jakikolwiek sposób będą stopniowo hamowane, aż do zablokowania, w swej możności swobodnego obracania się dookoła swych *osi*, wtedy, również stopniowo, pociągać one będą za sobą tryb przenoszący ruch do kół tylnych. W ten sposób zupełnie automatycznie odbywa się zmiana biegów, proporcjonalnie do rozwijanej w danym momencie mocy silnika, *oporu* jaki wózek napotyka przy posuwaniu się i stopnia hamowania satelitów.

Praktyczne rozwiązanie powyższej zasady, przedstawia się następująco:

Do okrągłej płyty stalowej zaklinowanej na wale silnika, przykręcona jest pokrywa tworząca razem zamknięty bęben.

Wewnątrz bębna na łożyskach kulkowych obracać się może wolno tryb zaklinowany na wale przenoszącym moc silnika do kół tylnych, tryb ten zazębia się z dwoma satelitami obracającemi się wraz ze swemi ośkami, na łożyskach kulkowych, wolno w swych osadach w bębnie, posiadając jednak solidarny ruch dookoła osi silnika. Drugie strony osiek satelitów, poza płytą są obtłoczone ekscentrycznie i odpowiednio połączone z drążkami zaopatrzonemi na końcach w ciężarki podobne do zwykłego regulatora odśrodkowego.



Rys. 230. Podwozie cyclecara Violet.

Działanie całego systemu jest następujące:

Początkowo silnik posiada małą ilość obrotów (500 do 600 na minutę), wtedy cały bęben obraca się solidarnie z silnikiem z tą samą szybkością, tryb C połączony z tylnemi kołami, będąc nieruchomy, zmusza satelity do toczenia się po nim, te zaś ostatnie nadają ruch oscylujący drążkom T i T[1], przy zwiększaniu się ilości obrotów silnika drążki regulatora na zasadzie bezwładności stawiają stopniowo coraz większy opór przeciwko ruchowi oscylującemu, hamując w ten sposób satelity i zmuszając je do coraz szybszego pociągania trybu C, a co zatem idzie i do coraz szybszego posuwania całego wózka naprzód.

Przy dużej ilości obrotów drążki T i T[1], pod wpływem siły odśrodkowej odchylają się i opierają o ścianki bębna, blokując zupełnie satelity i tworząc w ten sposób przeniesienie pełnej ilości obrotów silnika do kół tylnych.

W razie zmniejszenia ilości obrotów silnika, czy też w razie zwiększenia się oporu przy posuwaniu się wózka na przód (np. jazdy pod górę), całe to urządzenie działa jak to już było powiedziane wyżej, tylko w odwrotnym porządku.

Poza swym systemem zmiany biegów cyclecar Train posiada dane normalne, nie odbiegające zasadniczo od innych wózków, a więc:

Silnik dwutaktowy jednocylindrowy, chłodzony powietrzem, średnica i skok 76 X 76, pojemności 345 cm^3, zapalanie przy pomocy „volant magnetique" (które zapewnia jednocześnie oświetlenie elektryczne), smarowanie przez domieszanie oliwy do benzyny.

Tylny pomost składa się z trybu atakującego talerzowego (bez dyferencjału).

Rama zwykła prostokątna, zawieszenie z przodu przy pomocy 1 resora poprzecznego, z tyłu 2 półresorów.

Hamulce oba na tylną oś, jeden ręczny, drugi nożny. Rozstawienie osi 2 m. 100, rozstawienie kół przednich i tylnych 1 m. 050.

Cena około 5000 franków wraz z karoserją.

Prócz wyżej wymienionych, wózkiem, który był formalnie oblegany przez publiczność był, dzięki znakomitej opinji posiadanej przez tą firmę, 5 MK. Benjamin.

Szczegółowe dane jego podam później, gdyż fabryka ta opóźniła się z nadesłaniem mnie swych informacji i fotografji.

Paryż, 15.10.1924.

MARJAN KRYNICKI

Wielka Nagroda Włoch

Wielka Nagroda Włoch, wyścig, odbywający się co roku we wrześniu, został w tym sezonie znacznie opóźniony, doszedł bowiem do skutku dopiero w dniu 19 października. Opóźnienie wywołane zostało przez wycofanie się obsad firm Fiat i Miller, które miały stanowić w tym biegu bardzo groźnych konkurentów.

Wyścig, jak co roku, odbył się na torze Monza koło Medjolanu, na przestrzeni 80 okrążeń, co dawało ogromny dystans 800 km., najdłuższy w tegorocznych wyścigach europejskich.

Do startu stanęło 10 dwulitrowych samochodów: cztery Alfa Romeo, cztery Mercedes i dwa Schmid. Można przewidzieć odrazu, że Schmidy z pewnością nie sprostały samochodom Alfa Romeo i Mercedes, tembardziej, że te obsady skupiały najwybitniejszych kierowców: po stronie włoskiej walczyli Ascari, Campari, Wagner i Minoia a po stronie niemieckiej Werner, Neubauer, Masetti i Zborowski.

Jakoż bieg odbył się według tego przewidywania. Przez pierwsze 100 km. prowadził Masetti na Mercedesie, za nim szły w grupie cztery Alfy i dalej reszta konkurentów. Po setce kilometrów na czoło wychodzi Ascari, a podczas dalszych trzystu kilometrów wyminęły Masettiego i pozostałe maszyny Alfa Romeo. W ten sposób druga połowa biegu rozpoczęła się pod znakiem znacznej przewagi obsady medjolańskiej firmy, której leader szedł na pięć okrążeń przed pierwszym z pozostałych zawodników, Masettim na Mercedesie. Za Masettim był Neubauer, dalej dwa Schmidy Gouxa i Forestiego, na końcu dwa pozostałe Mercedesy ze Zborowskim i Wernerem.

W czterdziestem czwartem okrążeniu znów śmiertelny wypadek! Fatum sięgnęło tym razem po znanego kierowcę-amatora hr. Zborowskiego, który wywrócił się z Mercedesem na krzywiźnie, ponosząc śmierć na miejscu.

Na znak żałoby wycofała się natychmiast obsada niemiecka. Odtąd obsada Alfa Romeo ma zapewnione zwycięstwo i kończy wyścig w całości w następującym porządku:

1. Ascari w 5:2:5, z szybkością średnią 158.900 km./g.
2. Wagner w 5:18:5.
3. Presenti (zam. Campari) w 5:21:59.
4. Minoia.

Francuskie Schmidy skończyły bieg w oddaleniu, na piątem miejscu Goux w 6:10:15 a na ostatniem Foresti w 6:32:3.

Firma Alfa Romeo szybkim krokiem dąży do sławy, o jaką niektóre firmy walczą przez długie lata. Kilka zwycięstw w pomniejszych wyścigach włoskich, Targa Florio 1923, drugie miejsce w Targa Florio 1924 r., Grand Prix Europy i wreszcie Grand Prix Włoch oto chlubny dorobek sportowy młodej firmy włoskiej. Jest ona bezwątpienia triumfatorką tegorocznego sezonu.

Jak rejestrowałem motocykl

(Z ŻYCIA KIEROWCY)

Przeczytawszy w jednym z numerów „Auta" „Sen o egzaminie szoferskim", oburzyłem się w granicach przyzwoitości na autora, który poważył się skrytykować mnie i Oddział Ruchu Kołowego i postanowiłem również coś podobnego napisać: jednak zdarzenie prawie prawdziwe.

Wszystko opowiem od początku. Jechałem kiedyś spokojnie na mym motocyklu za „Talbotem" Bergmana i patrzyłem jak mijają mnie: maleńki czerwony „Mathis" i inne maszyny wielkich ludzi, rozbijające policjantów w Alejach. Myślałem właśnie, czemu to ja nie mogę być tak sławnym, powiedzmy jak kapitan Szydelski, czy pan Bitschan, lub pan Marchlewski, nie mówiąc już o p. Zeydowskim, no i oczywiście o zasłużonym patronie naszego automobilizmu, o panu prezesie Grodzkim, gdy wtem zatrzymuje mnie posterunkowy.

— Dlaczego pan tak dymi? Cała ulica pełna jest swędu. Co to znaczy?! — woła groźnie.

— Wcale nie dymię, panie kochany — ośmielam się tłomaczyć.

— Jakto pan nie dymi? przecież widzi pan, co się dzieje.

— A! no tak, ale, to nie ja dymię, tylko moja maszyna; a zresztą i ona nie wydziela swędu,—to musiał pewnie gdzieś niedaleko przejechać pan Łepkiewicz na swym „Mathisie" i tak całą ulicę zadymił.

— A dlaczego ma pan taką małą tablicę tylną z numerem wozu? Czy pan nie wie, że Ministerstwo wydało rozporządzenie, by tablice tylne na motocyklach były wymiarów tablic samochodowych?

— Och, panie złoty, Ministerstwo wydaje takie rozporządzenia, bo 1° nie potrzebuje wozić takiej tablicy, nie posiadając motocykla, a 2° nie wie ono jeszcze, że na całym świecie motocykle mają tablice mniejsze!

— To mi obojętne— brzmi w końcu decyzja posterunkowego, pojedzie pan jutro do Ruchu Kołowego i zarejestruje pan maszynę. A ten angielski numer niech pan zdejmie i powiesi siebie w domu na pamiątkę!

Pojechałem... Następnego dnia skoro świt (ale ten biurowy t. j. koło dziesiątej) jadę na Daniłowiczowską. Ścisk i ruch oto pierwsze wrażenia nieszczęśnika, który z Urzędem Ruchu Kołowego musi mieć do czynienia. Ha! trudno. Pcham się do wnętrza. Ciemność — zaduch — tłok... ledwo żywy zatrzymuję się w „kancelarji pana Konstantego", w której ów dostojnik policji „przyjmuje" interesantów, sprzedając blankiety i znaczki stemplowe (ceny niskie!). Informuje mnie on, co trzeba zrobić, by mieć zaszczyt zarejestrowania samochodu.

— Naprzód kupi pan u mnie podanie, kwit do Kasy Skarbowej i znaczki stemplowe; poczeka pan bym to podanie panu wypełnił, a jeżeli pan niepiśmienny, to podpiszę za pana—odzywa się pan Konstanty z powagą i dostojeństwem.

— Ależ panie Kostusiu kochany, ja jeszcze nie zwarjowałem, upewniam pana, pisać umiem — odpowiadam z przerażeniem.

— To pan po dwuch dniach rejestrowania maszyny zwarjuje napewno; może pan zgóry u mnie zamówić miejsce w Tworkach—brzmi niezamącony niczem głos dostojnika.

Uciekłem czemprędzej i wcisnąłem się przez jakiś brudny korytarz do okienka, nad którem jest wprawdzie mnóstwo napisów, zapewne objaśniających, ale niestety tak jest ciemno, że odcyfrować ich nie można. Akurat jakiś szofer tłomaczy się mocno panu Doroszewskiemu, wychylającemu przez okienko swe myślące oblicze przyszłego inżyniera chemji, że nie mógł prolongować prawa jazdy w przepisanym terminie, bo był w drodze, więc prosi o darowanie kary; ale referent jasno tłomaczy, że uczynić tego nie może.

— W przyszłości, mówi on, gdy rząd będzie miał więcej pieniędzy, to napewno przy każdym z szoferów będzie obecny stale urzędnik, w miarę upływania terminu będzie prolongował prawo jazdy, przybijając pieczęć: „opłata stemplowa pobrana"!

Doczekałem końca tej epistoły i dotarłszy do okienka, usłyszałem rzucone zirytowanym głosem słowa: „to do referatu samochodowego, a nie do mnie".

Wpadam więc przez jakieś otwierające się razem z futryną drzwi do małego pokoiku, w którym część większą zajmuje panna Marja z panem Dzikowiczem, a w mniejszej tłoczy się zazwyczaj około 50 interesantów. Tutaj dowiaduję się po godzinnym wypoczynku przymusowym, że muszę pojechać do wagi, sfotografować maszynę i okleić podanie znaczkami stemplowemi tak, by conajmniej jedna strona była nimi zakryta.

Do wagi jadę z całą przyjemnością, bo urzędują tam dwie bardzo ładne i milutkie urzędniczki; do kasy skarbowej udaję się z mniejszą werwą, bo trzeba tam conajmniej trzy godziny czekać, by kwit miał czas się odleżeć, podczas gdy urzędniczki i urzędnicy odpoczywają po ciężkim trudzie skontrolowania sumy, „podlegającej wypłaceniu", napisania jej na kwitku, wciągnięcia sumy do ksiąg, sprawdzenia, czy się wszystko zgadza, obejrzenia dowodu osobistego wpłacającego, skontrolowania, czy rodzice petenta mają szczepioną ospę, przyjęcia sumy do kasy, przeliczenia pieniędzy, nawymyślania i wydania kwitu.

Po długich wreszcie cierpieniach i bólach nożnych udaje mi się jakoś zebrać wszystkie papiery, które wraz z napisanym własnoręcznie „opisem technicznym" w dwóch egzemplarzach (po co aż dwa?!!) składam uroczyście na ręce panny Marji. I teraz zaczyna się ma odyssea, bo tego dnia było już po pierwszej i komisja samochodowa nie urzędowała.

Następnego dnia biuro było otwarte, ale nie było „inżyniera"; trzeciego dnia był inżynier, biuro było otwarte, ale nie był to dzień rejestracji; czwartego — biuro było otwarte, był inżynier, był dzień rejestracji, ale brakło atramentu do wypełnienia deklaracji; piątego był już atrament, ale nie było pogody; szóstego był taki nawał zaległej roboty, że nikogo nie załatwiali, a siódmego dnia była niedziela! I rejestruj człowieku maszynę!...

Codziennie coś stawało na przeszkodzie. Chciałem któregoś dnia, by ma narzeczona pojechała zamiast mnie (proszę się nie bać, prowadzi maszynę, jak sama pani Bogusławska, lub pani Dobrowolska), ale nie wyobrażałem sobie, jak cywilizowana niewiasta będzie mogła wejść do lokalu o takim wyglądzie, jak Oddział Ruchu Kołowego! A z resztą powiem szczerze—bałem się, by kapitan Fordowolski narzeczonej mi nie zbałamucił. Musiałem więc chodzić tam osobiście. Nareszcie kiedyś, zirytowany piętrzącemi się wciąż trudnościami, postanowiłem rozmówić się z samym kierownikiem urzędu, p. Eugenjuszem Obstrukcjowiczem

Czekam pod drzwiami pana kierownika dość długo, bo wewnątrz odbywa się akurat konferencja przedstawicieli sejmu, rządu i policji. Naradzają się wespół z naczelnikiem Diedzicą, co zrobić, by uniemożliwić szoferom prowadzenie samochodów, oraz by dać odpowiednie instrukcje magistratowi co do ustawienia nowych „wysepek bezpieczeństwa" na mieście. (Muszę tu dodać, że magistrat skwapliwie skorzystał ze wskazówek i tak „wysepki" te poumieszczał, że młody pan Tytus Dziedzica nie mógł jeździć prędzej od pociągu kurjerskiego a w niektórych miejscach wogóle nie mógł przejechać np. róg Szpitalnej i Chmielnej).

Czekam... Ale widać, że nie tylko mnie się ta konferencja znudziła, gdyż słyszę nagle ostre ziewnięcie i przyjemny głosik pana Obstrukcjowicza:

— Moi panowie, dajcie mi już spokój! — Za chwilę staję przed dostojnem obliczem i zaczynam wylewać żale na temat rejestracji, oraz dużych tablic na samochodach.

— Jeżeli pański motocykl nie może udźwignąć tak wielkiej tablicy — brzmi odpowiedź, — to niech pan przyczepi z tyłu specjalną platformę. A co do protokułów, jakie policja za pańskie przekroczenie przepisów jazdy sporządziła, to za jazdę z dymieniem dostanie pan „osąd" na 100 złotych kary, a jeżeli pan odwoła się na rozprawę w sądzie, to się panu karę powiększy na 200 złotych.

— Ależ, drogi panie kierowniku, — oponuję — przecież ja nie mam takich zarobków, jak przedstawiciele firm samochodowych, zresztą jestem przecież członkiem Klubu Motocyklistów, a nie godzi się karać kolegi klubowego. Za te 100 złotych zrobię panu taką awanturę, jaką panu zrobił ten dowódca wojskowej kolumny samochodowej, który uważał, że, jako oficer, może jeździć w kłębach dymu z szybkością 100 kilometrów na godzinę po Alejach Ujazdowskich.— Wcale nie masz pan prawa gnębić wojskowych, a tembardziej członków Klubu! Cóż to, czy to jaki demokratyczny kraj, ta Polska, czy co?

Wymowność moja zbiła widocznie pana kierownika z tropu. Umitygował się on i rzekł niezwykle grzecznie:

— Zaiste można tu zastosować okoliczności łagodzące; przecież do wójta nie pójdziemy; zapłaci pan ostatecznie 50 złotych. Zgoda?

Umilkłem, zmiażdżony ze wszystkiem i osłupiały patrzyłem, jak pan Obstrukcjowicz podpisywał mój osąd „z prawa na lewo", jak to jest jego zwyczajem..

C. d. n.

Odpowiedź na trzy pytania „Stadjonowi"

Tygodnik sportowy Stadjon, chcąc być jak najbardziej wszechstronnym, wziął się także do sportu samochodowego. Zamiar taki w gruncie rzeczy chwalebny, w tym wypadku o tyle się nie udał — że łatwiej jest pisać sprawozdania z meczów piłki nożnej jak z wyścigów czy też rajdów samochodowych, gdyż tak to już jakoś się złożyło, że do samochodziarstwa trzeba trochę praktyki i wiedzy, by zacząć pisać sprawozdania a do tego jeszcze krytykować. Dlatego też krytyka rekordu szybkości, urządzonego przez Automobilklub Polski, wypadła w Stadjonie nieszczególnie. Sprawozdawca Stadjonu stawia w artykule swym następujące trzy pytania pod adresem Automobilklubu, na które będzie oczekiwał konkretnych i zasadniczych odpowiedzi.

„1. Czy może być polski rekord szybkości samochodowej ustanowiony na maszynie wykonanej nie w fabryce krajowej?

2. Czy w ustanowieniu polskiego rekordu szybkości samochodowej mogą brać udział (w konkursie) kierowcy nie posiadający obywatelstwa polskiego?

3. Czy mogą brać udział w polskim rekordzie szybkości (w konkursie) kierowcy—zawodowcy".

Przypuszczam, że na odpowiedź Automobilklubu poczeka sprawozdawa jeszcze czas jakiś by go jednak nie zniechęcać do dalszej nauki w samochodowym fachu postaram się bodaj w krótkich słowach dać wyjaśnienie:

Otóż jako odpowiedź na pierwsze pytanie zapytam w zamian szanownego autora sprawozdania czy można rozegrać polskie mistrzostwo piłki nożnej piłką nie krajowego wyrobu? Przypuszczam, że tak, gdyż inaczej do dziś dnia nie można by było takiego mistrzostwa rozegrać. Autor wychodzi cały czas z błędnego założenia, że w wyścigach czy też rekordzie szybkości główną rolę odgrywa samochód tymczasem tak nie jest i w żadnym kraju na świecie nie ograniczają rekordu szybkości danego kraju do maszyn tylko krajowego wyrobu. Pytanie to dosyć dziwnie wypadło, gdyż przecież nie od dzisiaj ustanawia się na Dynasach polskie rekordy na rowerach i motocyklach wyrobu zagranicznego i nikomu na myśl nie przyszło robić w tej dziedzinie wynalazków, iż tylko na wyrobie polskim można ubiegać się o polski rekord.

Co do drugiego pytania także i tutaj odpowiedź będzie twierdząca, gdyż rekordem polskim nazwiemy rekord szybkości osiągnięty w polskich warunkach na polskim torze czy też szosie, a nietylko nic nam nie zaszkodzi ale przeciwnie wzbudzi większe zainteresowanie jeżeli udział w zawodach brać będą i cudzoziemcy. Tak samo przecież każdy polak ma prawo ubiegać się o „Grand Prix Francji" lub też „Grand Prix de Nations" i osiągać tam rekordowe szybkości,

Co do pytania trzeciego to możnaby taki rekord szybkości podzielić na rekord szybkości amatorski i rekord szybkości dla zawodowych — skoro jednak posiadamy jedne zawody pod tytułem „polski rekord szybkości" to oczywiście brać w takim rekordzie udział będą mogli wszyscy. Wedle jednak cytowanego artykułu Stadjonu, w którym według zdania autora „w sporcie samochodowym maszyna odgrywa główną rolę kierowca zaś jest jedynie współczynnikiem" nie miałoby tak dużego znaczenia to, czy rekord ustali amator czy też zawodowiec!

Prawda? *Nie — sprawozdawca.*

Stacje benzynowe

Od dwu już lat stara się kilka ruchliwszych przedsiębiorstw o pozwolenie ustawienia w kilku punktach Warszawy stacyj benzynowych. Zamiar ten ze wszech miar chwalebny do dzisiaj jeszcze nie doszedł do skutku niewiadomo z czyjej winy, gdyż były już pono i komisje i posiedzenia, wyznaczono najdogodniejsze punkty dla ustawiania stacji etc. a do dzisiaj ani słuchu o nich. Sądząc z wiadomości doszłych do redakcji drogą uboczną, winien tu magistrat, w którym sprawa ugrzęzła bez śladu. Cóż właściwie mają samochodziarze za podatki płacone w ruchu kołowym od samochodów. Czyżby nie należało nam się bodaj przyspieszenie sprawy tak dla nas palącej? Dotychczas otrzymaliśmy tylko rozporządzenia hamujące rozwój automobilizmu, gdyż mając jechać w tempie 15 km. na godzinę lepiej jechać dorożką lub tramwajem, który idzie ze znacznie większą szybkością.

Nie przypuszczam by chodziło tu o tamowanie ruchu publicznego lub względy estetyczne gdyż, taka benzynowa stacyjka nie będzie zawadzać przecież więcej od budki z papierosami lub sprzedawcy gazet, a świadczyć będzie o pewnym postępie, ułatwi nabywanie benzyny i posłuży sprawie rozwoju automobilizmu.

Kronika

Rekordy Eldridge'a są już pobite! Słynny kierowca angielski Campbell, pobił na 12-cylindrowym samochodzie Sunbeam, rekordy szybkości Eldridge'a. W dniu 24 września, na plaży Pendive Sands, przebył on kilometr o starcie z rozbiegu w 15,31 sek. z szybkością 235,140 Km.|g., oraz milę o starcie z rozbiegu w 23,96 sek. z szybkością 241,800 Km.|g.

Wyścigi na wzniesieniu Gaillon. Doroczne wyścigi na wzniesieniu Gaillon, na przestrzeni 1 Km. o starcie z miejsca, odbyły się w dniu 28 września, przynosząc następujące wyniki:

Motocykle: 100 cm³. 1. Barthèlemy — Griffon. 1 m. 04⁸|₁₀ s.—53,727 Km.|g. 175 cm³. 1. Liaudois—Griffon. 57 s. ¹|₁₀ — 62,937 Km.|g. 250 cm³. 1. Baudelaire — Griffon. 53 s. ¹/₁₀ — 67,669 Km.|g. 350 cm³. 1. Bartlett — A. J. S. 40 s. ¹|₁₀ — 89,552 Km.|g. (rekord). 500 cm³. 1. Bernard—Gnome Rhone. 50 s. ¹|₁₀—71,713 Km.|g. 750 cm³. 1. Péan—Peugeot. 38 s. ²|₅—92,783 Km.|g. 1000 cm³. 1. Vulliamy — Harley Dav. 35 s. ¹|₁₀ — 102,272 Km.|g. (rekord).

Cyclecary: 500 cm³. 1. Dhôme — Morgan. 1 m. 10 s. ¹|₁₀—51,882 Km.|g. (rekord). 750 cm³. 1. Nel—Morgan. 49 s. ²|₅—72,289 Km.|g. (rekord). 1100 cm³. 1. Dhôme — Morgan. 54 s. ²|₅ — 65,693 Km.|g.

Samochody turystyczne: 1100 cm³. 1. Senechal—Senechal. 50 s. ¹|₅—71,428 Km.|g. 1500 cm³. 1. Lefèvre — La Perle. 50 s. ²|₅ — 70,886 Km.|g. (rekord). 2000 cm³. 1. Clause—Bignan. 53 s. ³|₁₀—67,014 Km.|g. (rekord). 2. Pisart — Chenard et Walcker 58 s. ¹|₁₀. 3000 cm³. 1. Senechal—Chenard et Walcker. 51 s. ¹|₅—70,036 Km.|g. 4000 cm³. Pagniez—Peugeot-limuzyna. 58 s. ¹|₁₀ — 61,855 Km.|g.

Samochody wyścigowe: 1100 cm³. 1. Mestivier—Amilcar. 43 s. ¹|₁₀ — 83,337 Km.|g. 1500 cm³. 1. Scales — Talbot. 37 s. ¹|₁₀ — 96,774 Km.|g. (rekord). 2000 cm³. 1. Detilleux—Bugatti. 38 s. ²|₅—92,783 Km.|g. (rekord). Pow. 5000 cm³. 1. Bogenschutz — Bogenschutz. 41 s. ²|₅—86,124 Km.|g.

Klasyfikacja zawodników według osiągniętego rozbiegu, obliczanego za pomocą wzoru:

$$\frac{P}{V. 0{,}8. T}$$

gdzie P = całkowity ciężar wozu, V = pojemność cylindrów, T = czas osiągnięty w wyścigu, jest następująca:

1. Pisart—Chenard et Walcker. 3,300. 2. Clause—Bignan. 3,120. 3. Senechal—Chenard et Walcker 3,015. 4. Scales — Talbot. 3,000. 5. Lefévre — La Perle. 2,945. 6. Pagniez — Peugeot. 2,785 etc.

Konkurs litra benzyny. Czasopismo „Moto Revue" urządziło, w dniu 30 września, piąty konkurs litra benzyny na małym torze w Chatou. Zawodnicy z litrem benzyny przebyli następujące odległości:

Row. siln. 100 cm³. 1. Lézin — D'Yrsan. 130,100 Km. Mot. 175 cm³. dwutakt. 1. Lemąsson — Alcyon. 61,172 Km. Mot. 175 cm³. czterotakt. 1. Marc — Alcyon. 84.180 Km. Mot. 250 cm³. 1. Meunier—Alcyon. 104,650 Km. (rekord). Mot. 350 cm³. 1. Clech — Alcyon. 60,450 Km. Sid. 1000 cm³. 1. Lambert—Motosacoche. 35,010 Km. Cycl. 750 cm³. 1. Charton—Peugeot. 34,820 Km. Cycl. 1100 cm³. 1. Pedexes—Amilcar. 37,584 Km. (rekord).

Nowe rekordy światowe. Angielski motocyklista Horsman, pobił na torze Brookland, w dniu 28 września, dwa rekordy światowe szybkości w kategorji 500 cm³. Przebył on mianowicie na motocyklu Triumph, 5 mil o starcie z rozbiegu w 3 m. 7 s. ¹|₂₀, z szybkością 154,700 Km.|g., oraz 10 mil o starcie z miejsca w 6 m. 24 s. ⁸|₂₅, z szybkością 150,900 Km.|g.

„Dzień rekordów" w Oostmalle, zorganizowany przez A. K. Belgji, odbył się w dniu 12 października. W wyścigu na przestrzeni 1 Km. o starcie z rozbiegu najlepsze czasy osiągnęli: Ortmans, na samochodzie turystycznym Panhard Levassor 4500 cm³., 24 s. ⁷/₁₀— 147.748 Km.|g., Wilford, na samochodzie wyścigowym Overland 2500 cm³., 22 s. ⁵⁶/₁₀₀ — 159.574 Km.|g., Tom, na motocyklu Indian 1000 cm³., 24 s. ⁹/₁₀ — 144.578 Km.|g. i Milloux, na sidecarze Indian 1000 cm³., 25 s. ²¹/₁₀₀ — 142.800 Km.|g.

W wyścigu kilometrowym o starcie z miejsca udział brały tylko motocykle. Van Este na Ready 175 cm³., pobił światowy rekord tej kat., osiągając 44 s. ⁴⁵/₁₀₀ — 80,989 Km.|g. Najlepszy czas wykazał Stobbart na Sarolea 750 cm³., 31 s. ⁹⁷/₁₀₀—112.605 Km.|g

Wyścigi na wzniesieniu Krähberg. W wyścigach na wzniesieniu Krähberg (Niemcy), na przestrzeni 4 Km., przy różnicy poziomów = 262 m., najlepszy czas motocykli osiągnął Kleemann na Horex 500 cm³., 4 m. 18 s. ³/₅, a najlepszy czas samochodów wyścigowych i turystycznych Joerns na samochodach Opel — 3 m. 58 s. ¹/₅ i 3 m. 55 s. ²/₅.

W nocy przed temi wyścigami, w godzinach 0—5, odbył się zjazd gwiaździsty do Erbach o następ. wynikach:

Hartlieb (Falcon). 256 Km. w 4 : 53. Levi (Lancia). 259.600 Km. w 4 : 42. Cleer (Stoewer). 236.400 Km. w 4 : 25. Gestenberger (Steiger). 234.600 Km. w 4 : 39. Gischel (Simson). 215.800 Km. w 4 : 24. Merck (Benz). 229.400 Km. w 4 : 36.

Wyścigi 200 milowe dla samochodzików i cyclecarów, odbyły się na torze Brookland w dniu 20 września. Wyniki:

Samochodziki 1500 cm³.:

1. Lee Guiness — Talbot. 1 : 58 : 30 — 163 Km.|g. 2. Duller — Talbot o 2 metry. 3. Seagrave — Talbot o 5 metrów. 4. Alvis. 2 : 12 : 36.

Samochodziki 1100 cm³.:

1. Jones — Salmson. 2 : 21 : 24 — 136 Km.|g.

Wyścig dla cyclecarów 750 cm³. wygrały cyclecary Austin, zajmując dwa pierwsze miejsca.

Prosimy bardzo wszystkich naszych przyjaciół o łaskawe podawanie **adresów** osób, którym należałoby posłać N-ra **okazowe** naszego pisma.

Tour de Belgique. Raid motocyklowy „Tour de Belgique" odbył się w dniu 14 września na przestrzeni 600 Km. w jednym etapie, przynosząc następujące wyniki:

Motocykle: 1. Rima — F. N. 135¼ p. 2. Gillet — F. N. 135¼ p. 3. Anton — Sarolea 133 p. etc.

Motocykle z wózkiem: 1. Chaudier — F. N. 130 p. 2. Nadin — F. N. 108½ p.

Cyclecary: 1. Tressport — Amilcar 165¼ p. 2. Van Rinemant — Salmson 10 p.

Nowy rekord Forda. Podczas pobytu w Ameryce zwiedził książę Walji zakłady Forda w Detroit. Na pokaz księciu robotnicy zbudowali całkowicie samochód w rekordowym czasie 10 m. 40 sek.

Raid niemiecki, który odbył się w połowie września na przestrzeni 1833 Km. w sześciu etapach, przy udziale 128 zawodników, dał następujące wyniki:

Motocykle: 150 cm³. 1. Greulich — Eichler. 250 cm³. 1. Henn — Velocette. 350 cm³. 1. Thumshirn — Ardie. 500 cm³. 1. Dachtler—Mauser. Pow. 500 cm³. 1. Giulini—Husqvarna.

Motocykle z wózkiem: 1. Kornmann — Wanderer.

Samochody: 3 MK. Lefrére — Amor. 4 MK. 1. Joerns — Opel. 5 MK. 1. Schuh — Freia. 6 MK. 1. Feuerstein — Dixi. 8 MK. 1. Sporkhorst — Hansa. 9 MK. 1. Hofmann — Presto. 10 MK. 1. Deilmann — N. A. G.

Znów śmiertelny wypadek kierowcy wyścigowego. W dniu 16 października, na nowym torze w Charlotte (Stany Zjedn.), zabił się kierowca Ernie Ansterberg, wskutek popsucia się kierownicy przy szybkości 200 Km.|g.

Nowy rekord lotniczy. Francuski lotnik Callizo, na samolocie Gordou Lesseure z silnikiem Hispano Suiza 300 MK i sprężarką Rateau, pobił w dn. 13 października światowy rekord wysokości, wznosząc się na 12066 m.

Śmiały lot polskich lotników. W francuskiej fabryce Henry Potez, zostało zakupionych sześć samolotów dla polskiego lotnictwa wojskowego, które piloci polscy przeprowadzili do kraju drogą powietrzną, przelatując nad Alpami. Dwa samoloty, które uległy uszkodzeniu w Weronie, wskutek lądowania na nieodpowiednim terenie, zostały przewiezione koleją.

Drugi przelot sterowcem przez Atlatyk. Nowy sterowiec, Zeppelin R. 3, wyruszył z Friedrichshafen do Ameryki dnia 12 października o godz. 6 m. 22, i wylądował na lotnisku w Lakehurst dnia 15 o godz. 16 m. 40, po przeszło 80 godzinach lotu nad Oceanem.

Nowy rekord lotniczy. Lotnik amerykański, Rittenhouse pobił, w dniu 27 września, światowy rekord szybkości na wodnopłatowcu, osiągając 366,047 Km.|g.

Konkurs samolotów turystycznych. Francuski konkurs dla samolotów turystycznych, polegający na przelocie okrężnej drogi 2120 Km. w dziesięciu etapach, odbył się w dniach 7 — 17 września. Wyniki:

II kat. 1. Favreau na sam. Potez VIII, silnik Anzani 50 MK.

III kat. 1. Fronval na sam. Morane Saulnier, silnik Salmson 120 MK. Szybkość średnia 133,500 Km.|g.

V kat. 1. Lasne na sam. Nieuport Delage 38, silnik Hispano Suiza 180 MK. Szybkość średnia 111,400 Km.|g.

VI kat. 1. Paumier na sam. Schreck, silnik Hispano Suiza 180 MK. Szybkość 115,600 Km.|g.

Zakończenie lotu dokoła świata. W dniu 24 września dwaj lotnicy amerykańscy, Schmidt i Nelson, zakończyli lot dokoła świata. Pierwsi „Magellanowie powietrza" okrążyli kulę ziemską w 191 dni, przebywając 37,949 kilometrów. Kto pobije teraz rekord dzielnych amerykan!

Redaktor: W. KRUSZEWSKI Wydawca: SPÓŁKA WYDAWNICZA „AUTO"